



Kingdom of the Netherlands



Infrastructura rutieră din Chișinău: de la investiții în gropi la investiții în mobilitate



Comunitatea pentru
advocacy și politici
publice „WatchDog.MD”
www.watchdog.md
Tel: +373 68 390 028
contact@watchdog.md

Autor: Victor Chironda

Cuprins

Sumar executiv	2
Introducere	3
Ce înseamnă "reparația drumurilor"?	4
Necesitatea modernizării drumurilor și străzilor din Chișinău	9
De la investiții în gropi la investiții în mobilitate	14
Concluzii și recomandări	16

Acest material a fost realizat în cadrul proiectului "Drumuri bune pentru Chișinău", finanțat de Uniunea Europeană și Guvernul Estoniei prin programul „Facilitarea acțiunilor regionale a societății civile din vecinătate”, gestionat de Asociația de Politici pentru o Societate Deschisă (PASOS) și cofinanțat de Ambasada Olandei în proiectul „Consolidarea statului de drept și democratic: contribuția societății civile” prin ”Programul Fondului de responsabilitate”. Opiniile exprimate la eveniment nu reflectă în mod necesar poziția finanțatorilor.

Sumar executiv

Politicile publice în domeniul întreținerii și reparației drumurilor din municipiul Chișinău sunt focusate pe plombarea anuală a gropilor și lucrări de reparație sporadice și neplanificate. În rezultat, municipalitatea cheltuie tot mai mulți bani pe întreținerea drumurilor însă starea infrastructurii rutiere și pietonale se înrăutățește an de an.

Această situație se explică prin lipsa unei strategii clare de dezvoltare a infrastructurii rutiere municipale dar și în rezultatul lipsei de transparență a fondurilor pentru administrarea drumurilor. Starea actuală a infrastructurii drumurilor din Chișinău impune schimbarea paradigmei de administrare a acestui domeniu. Continuarea abordărilor și practicilor actuale în întreținerea și repararea drumurilor urbane este ineficientă și lipsită de sens.

În baza analizei situației actuale în acest domeniu la nivelul municipiului Chișinău, acest studiu prezintă argumente în favoarea planificării strategice în domeniul construcției capitale și modernizării a drumurilor și străzilor în municipiul Chișinău care trebuie să aibă la bază scopul modernizării străzilor din oraș, reieșind din necesitățile reale de mobilitate urbană și conform principiilor de planificare urbană focusate pe accesibilitate și calitatea vieții, durabilitate, viabilitate economică, echitate socială, sănătate și calitatea mediului.

Introducere

Chișinău este municipiul care concentrează circa 70% din economia Republicii Moldova, iar orașul Chișinău este aglomerația urbană cu cea mai densă rețea de drumuri (83 km de drum per km²)¹.

În același timp, starea drumurilor în municipiu este una nesatisfăcătoare². În fiecare an conducătorii de transport motorizat se confruntă cu gropi, ambuteiaje, lipsa locurilor de parcare, iar pietonii - cu starea deplorabilă a infrastructurii pietonale³.

Orașul Chișinău, împreună cu localitățile din cadrul municipiului numără circa 900 de străzi cu o lungime totală de puțin peste 672 de kilometri. Suprafața părților carosabile ale acestor străzi măsoară circa 18 milioane de metri pătrați iar lungimea trotuarelor constituie 446 km cu o suprafață totală de 1.8 milioane de metri pătrați⁴.

Însă deși, în fiecare an, sunt alocate sume impunătoare pentru reparația și întreținerea drumurilor din oraș, starea generală a infrastructurii rutiere și pietonale nu se îmbunătățește. Conform autorităților municipale, cea mai importantă cauză a calității joase a drumurilor în Chișinău este finanțarea insuficientă a acestei infrastructuri. Însă o analiză a bugetelor municipale din ultimii ani arată că problema ține mai mult de eficiența gestiunii banilor alocați decât de cantitatea lor.

Anual, Primăria Municipiului Chișinău alocă peste 100 milioane lei pentru lucrări de întreținere și reparație a drumurilor din municipiu. Doar în anul 2018, municipalitatea a alocat 125 milioane de lei pentru lucrări de reparație și întreținere a drumurilor din municipiu, cu constatarea că această sumă ar fi suficientă doar pentru jumătate din lucrările de reparație a peste 900 mii de metri pătrați de drumuri⁵.

Această situație se explică prin lipsa unei strategii clare de dezvoltare a infrastructurii rutiere municipale dar și în rezultatul lipsei de transparență a fondurilor pentru administrarea drumurilor.

Conform Legii Nr. 509 din 22.06.1995⁶ cu privire la Drumuri, administrarea drumurilor locale, comunale și a străzilor se asigură de către autoritățile administrației publice locale. Prin urmare, administrarea drumurilor din oraș și municipiu este în sarcina Primăriei Municipiului Chișinău și a Consiliului Municipal Chișinău.

¹ http://www.statistica.md/public/files/publicatii_electronice/Note_analitice_teritorial/Nota_Drumuri.pdf

² https://www.prime.md/ro/locuitorii-orasului-chisinau-vor-scapa-de-gropile-de-pe-drumuri-in-doua-luni_70489.html

³ <http://jurnal.md/ro/social/2018/3/26/dezastru-in-capitala-drumuri-pline-de-gropi-si-adevarate-iazuri-in-statiile-de-asteptare-a-transportului-public/>

⁴ <http://autoblog.md/stiai-asta-cati-km-masoara-toate-strazile-din-municipiul-chisinau-si-cat-timp-ar-lua-parcurerea-tuturor/>

⁵ <http://tv8.md/2018/03/26/video-gropile-vestitorii-primaverii-din-chisinau-125-milioane-de-lei-alocate-pentru-reparatia-drumurilor/>

⁶ <http://lex.justice.md/md/311679/>

Aceeași lege stabilește că administrarea drumurilor are ca obiect proiectarea, construirea, modernizarea, reabilitarea, repararea și întreținerea drumurilor.

Ce înseamnă "reparația drumurilor"?

Clasificarea și definirea lucrărilor de întreținere și reparație a drumurilor este prevăzută în "Instrucțiunile ramurale privind clasificarea și definirea lucrărilor de construcție reparare și întreținere a drumurilor publice ale RM⁷". Acest document este elaborat în baza prescripțiilor tehnice de întreținere și reparație a drumurilor și a documentelor normative de ramură și aprobat în 1999.

Conform acestor instrucțiuni, administrarea drumurilor presupune două activități de bază:

I. Lucrări de reconstrucție a drumurilor - au drept scop ridicarea caracteristicilor tehnice și de exploatare ale drumurilor cu aducerea drumului existent sau a unor sectoare separate ale lui într-o categorie tehnică mai înaltă.

II. Lucrările de reparare și întreținere - au drept scop menținerea și îmbunătățirea calităților tehnice și estetice ale drumurilor și ale construcțiilor aferente lor, precum și asigurarea continuității circulației rutiere în tot timpul anului în condiții de siguranță deplină și confort, la vitezele și sarcinile reglementate prin lege, și satisfacerea cerințelor actuale și de viitor ale traficului rutier.

Lucrările de reparare și întreținere a drumurilor publice și a construcțiilor aferente lor se clasifică în: reparații capitale, reparații mijlocii, reparații curente și întreținere.

1. Reparații capitale - lucrări în cadrul cărora se efectuează înlocuirea construcțiilor și elementelor uzate sau substituirea lor cu altele mai durabile și mai avantajoase, care îmbunătățesc indiciile de transport și de exploatare ai obiectelor reparate, asigură sporirea durabilității sistemelor rutiere și a capacității portante a drumului, cu excepția înlocuirii totale a construcțiilor capitale de bază (fundațiile capitale și pereții edificiilor și construcțiilor liniare).

2. Reparații mijlocii (periodice) - reparație care se execută în scopul compensării stratului de uzură a îmbrăcămintei rutiere și menținerea calităților inițiale de exploatare a drumului și construcțiilor aferente lui. Lucrările de reparație mijlocie se execută, ca regulă, pe sectoare separate (tronsoane) ale drumului. Volumul lucrărilor de reparație mijlocie se determină în conformitate cu calculele financiare de deviz, întocmite în baza fișelor de defecte.

Lucrările de reparație capitală și mijlocie ale sectoarelor concrete de drum se stabilesc în baza datelor reviziilor anuale și fișelor de defecte elaborate.

⁷ <http://www.old.mtid.gov.md/ro/drumuri>

3. Reparații curente – lucrări care presupun preîntâmpinarea și remedierea deteriorărilor mici ale drumului și construcțiilor aferente lui, executate pe tot parcursul anului pe toată lungimea drumului. Lucrările de reparații curente se preconizează în baza indicilor cumulativi pe kilometru. Scopul reparației curente este lichidarea deteriorărilor neesențiale, care apar în procesul exploatării părții carosabile sau a altor elemente ale drumurilor, precum și executarea lucrărilor de profilaxie în scopul protejării împotriva deteriorării în perioada inundațiilor și înghețurilor.

Anume în acest tip se încadrează lucrările efectuate cel mai des de municipalitate în infrastructura drumurilor: repararea gropilor și peladelor, colmatarea fisurilor și crăpăturilor, remedierea făgașelor, tasărilor locale și rupturilor de margine, refacerea bordurilor pe toate tipurile de îmbrăcăminte, restabilirea rugozității îmbrăcămintei bituminoase și înnoirea marcajului rutier.

4. Lucrări de întreținere - include un complex de măsuri tehnico-inginerești pentru întreținerea sistematică a drumului, construcțiilor rutiere și a zonei de expropriere cu scopul de a le menține în ordine pe parcursul întregului an, inclusiv corectarea unor deformări neînsemnate și a tuturor elementelor de construcție. Lucrările pentru întreținerea drumului se planifică, de regulă, după indicii sumari pe kilometru.



Figura 1: Tipuri de lucrări de reparație și întreținere a drumurilor conform periodicității lor și a resurselor financiare necesare.

Structura sistemului de administrare tehnică a drumurilor determină periodicitatea și necesitățile financiare pentru fiecare tip de lucrări.

Astfel, reparațiile capitale sunt cele mai complexe și mai costisitoare tipuri de lucrări, care se realizează o dată la 25-30 ani. Reparațiile mijlocii sau periodice se efectuează o dată în 5-10 ani și sunt mai puțin costisitoare decât cele capitale. În final, reparațiile curente și lucrările de întreținere sunt cele mai puțin costisitoare dar se fac anual.

Specificul structurii tehnice și exploatării drumurilor determină necesitatea efectuării fiecărui tip de reparație a drumurilor în timpul și volumul necesar, în caz contrar, are loc degradarea drumurilor iar costul lucrărilor crește exponențial.

Spre exemplu, dacă lucrările de întreținere și reparație curentă nu sunt efectuate în fiecare an, atunci necesitatea de reparație mijlocie va apărea mult mai rapid, în 4-5 ani. În cazul nerealizării în timp util a reparațiilor mijlocii, drumul va avea nevoie de reparații capitale în doar 10-15 ani. Astfel, nerealizarea la timp a lucrărilor de reparație și întreținere scade calitatea drumului și reduce durata "vieții" acestuia.

În același timp, lucrările de reparație trebuie să fie aplicate în funcție de starea drumului. În caz contrar, aceste lucrări generează doar pierderi financiare. Dacă un drum are nevoie de lucrări de reparație capitală, lucrările de reparație curentă sau mijlocie nu își vor avea efectul scontat. La fel, lucrările de întreținere și reparație curentă nu vor soluționa problema drumurilor care necesită reparație mijlocie. Prin urmare, pentru crearea unei rețele de drumuri calitative, este necesară efectuarea lucrărilor de întreținere și reparație adecvate, în conformitate cu starea tehnică a fiecărui drum.

Însă analiza investițiilor în rețeaua rutieră a municipiului Chișinău arată că lucrările de reparații capitale și reparații mijlocii reprezintă mai mult o excepție decât o regulă. Ele sunt rare, aplicate în mod haotic și, foarte des, cu grave abateri de la norme și reguli. Fapt care face ca în scurt timp de la realizarea lor, să fie nevoie de alte reparații (str. Alba-Iulia, str. A. Russo, str. Alecsandri, bul. Ștefan cel Mare).

Analizând bugetele mun. Chișinău, putem observa că pe parcursul ultimilor ani, cea mai mare parte a resurselor financiare alocate de municipalitate pentru întreținerea și reparația drumurilor urbane a fost utilizată pentru realizarea lucrărilor de reparație curentă: repararea gropilor și peladelor, colmatarea fisurilor și crăpăturilor, remedierea fâgașelor, tasărilor locale și rupturilor de margine, refacerea bordurilor, restabilirea rugozității îmbrăcămintei bituminoase și înnoirea marcajului rutier. În cazul lucrărilor de reparație capitală se alocă mai puțini bani decât pentru lucrări de întreținere (Figura 2.)

Tipuri de reparații	Alocații anuale, milioane lei		
	2016	2017	2018
Construcția și reparația capitală a străzilor	78,9	24,0	107,4
"Întreținerea străzilor" (reparația și întreținerea infrastructurii căilor de comunicație, reparația utilităților, sistematizarea și securitatea circulației rutiere)	96,0	130,8	139,5

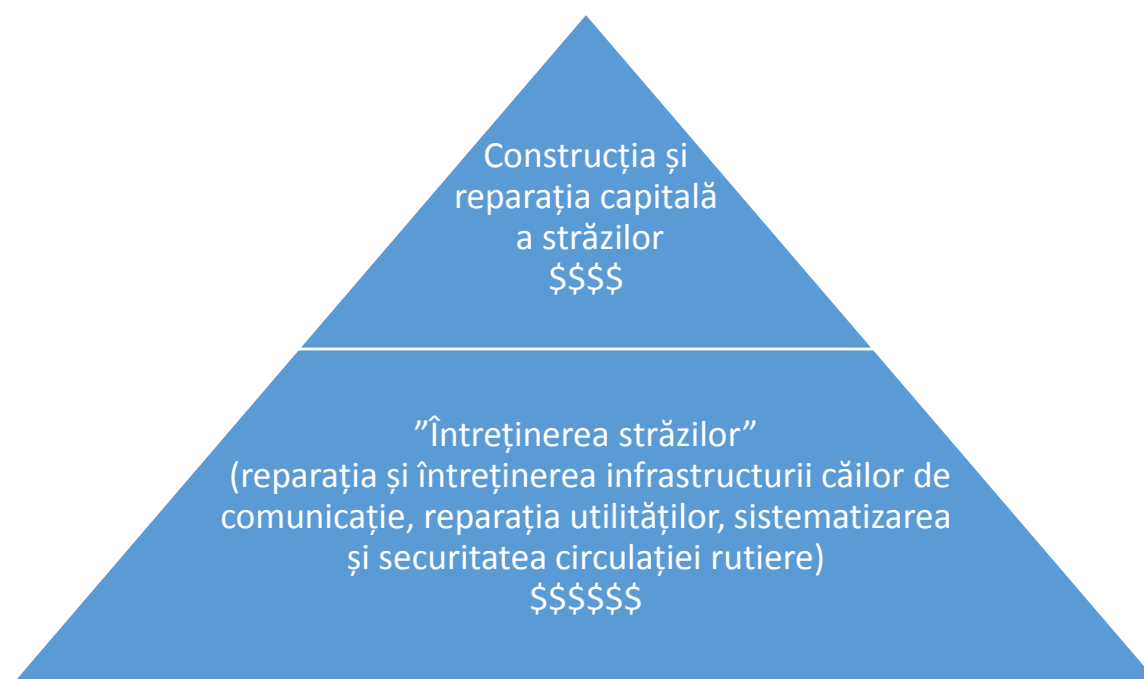


Figura 2: Tipologia lucrărilor de reparație și întreținere realizate în mun. Chișinău și volumul alocațiilor bugetare pentru fiecare tip de lucrări.

Foarte des, aceste lucrări au fost aplicate repetat, în interval de 4-5 ani, pe aceleași drumuri, în pofida faptului că aceste drumuri necesitau reparații mijlocii sau reparații capitale (Viaduct, bd. Dacia, str. Calea Ieșilor, str. Kogălniceanu, str. Pușkin, str. M. Eminescu, bd. Grigore Vieru, bd. Moscova, str. Kiev, str. Vadul lui Vodă).

Astfel, constatăm că reparația și întreținerea străzilor în Chișinău nu corespunde cu recomandările și instrucțiunile ramurale privind clasificarea și definirea lucrărilor de construcție reparare și întreținere a drumurilor publice. Pentru lucrări de întreținere se alocă mai mulți bani decât pentru lucrări de reparație capitală, fapt care generează o degradare continuă a stării generale a drumurilor municipale. Lucrările de reparație mijlocie/periodică municipalitatea le numește "capitale" iar lucrări capitale nu sunt nici prevăzute și nici bugetate.

În același timp, trebuie să ținem cont de faptul că uzura drumurilor depinde mult de intensitatea traficului și tonajul mașinilor care circulă pe ele. Astfel drumurile ce sunt supuse uzurii mai intense, trebuie reparate mai des decât cele cu un trafic mai slab și pe care circulă mașini cu un tonaj mic. Prin urmare este necesară stabilirea termenilor de garanție individuale pentru fiecare tip de stradă, în dependență de acești factori.

Din cauza suprafeței drumurilor erodate nici marcajele rutiere nu pot fi durabile, din cauza adeziunii ce dă un randament scăzut. Acest fapt reprezintă un argument în plus asupra necesității reparației capitale a tuturor drumurilor din municipiul Chișinău.

O problemă aparte reprezintă drumurile din interiorul cartierelor, care timp de mai mulți ani nu au fost reparate deloc și au ajuns într-o stare foarte proastă. Această situație are drept cauză neintervenția la timp în cazul apariției gropilor în cartiere și lipsa alocării banilor pentru lucrări pe astfel de drumuri.

De asemenea, la reparația străzilor din oraș nu este prevăzută finanțare pentru amenajarea teritoriului adiacent, fapt care determină degradarea trotuarelor și întregii infrastructuri pietonale din oraș.

Necesitatea modernizării drumurilor și străzilor din Chișinău

Reieșind din starea tot mai proastă a drumurilor din oraș, putem concluziona că practica alocării fondurilor pentru lucrări de astupare a gropilor și repararea aleatorie a porțiunilor de străzi nu este nici eficientă și nici durabilă. **Plombarea gropilor nu trebuie privită ca o soluție pentru problema calității drumurilor din oraș**, ci doar ca una de moment, pentru evitarea accidentelor rutiere. An după an municipalitatea cheltuie tot mai mulți bani pe "plombare" dar gropi și denivelări devin doar mai multe.

Spre exemplu, pentru lucrări catalogate ca "Întreținerea străzilor", care presupun "reparația și întreținerea infrastructurii căilor de comunicație din mun. Chișinău și suburbane, reparația utilităților și sistematizarea și securitatea circulației rutiere, municipalitatea acordă anual peste 100 milioane lei.

Anul	Suma alocațiilor (milioane lei)
2018	139,5
2017	130,8
2016	96,0

De asemenea, putem constata că principala problemă a drumurilor din Chișinău constă în numărul foarte mic de reparații capitale efectuate dar și în calitatea joasă a acestora.

Pe parcursul ultimilor 10 ani ani, un număr prea mic de străzi din oraș au fost supuse unor reparații anunțate drept "capitale": str. Alecu Russo, str. Alba Iulia, str. Miorița, str. Muncești, str. Negruzzi, str. Vasile Alecsandri și bd. Ștefan cel Mare.

Dincolo de faptul că în toate cazurile de reparație capitală a străzilor menționate a fost constatată calitatea nesatisfăcătoare a lucrărilor, intervențiile realizate au ținut doar de renovarea elementelor tehnice ale străzilor și nu au prevăzut deloc modernizarea acestora.



Figura 3: Reparația capital a bd. Ștefan cel Mare și Sfânt a înrăutățit infrastructura pietonală prin crearea locurilor de parcare pe trotuar.

Modernizarea străzilor presupune nu doar renovarea completă a elementelor tehnice (terasamente, sisteme rutiere, lucrări de artă, accesorii și mijloace tehnice de organizare și siguranță a circulației) ci transformarea acestor străzi în conformitate cu prevederile și normele moderne de proiectare și construcție a străzilor urbane.

Aici intervine și principala diferență între drumurile interurbane și cele urbane. Cu excepția tunelurilor, pasajelor și șoselelor de centură, drumurile urbane coincid cu străzile orașului și au nu doar funcție de trafic rutier. Străzile în oraș fac parte din țesătura urbană și au rol de spații publice, trasee pietonale sau trasee pentru transport public și biciclete. Prin urmare, proiectarea, construcția și amenajarea străzilor urbane trebuie să țină cont nu doar de necesitățile traficului rutier ci și de aspecte precum infrastructura pietonală, liniile verzi, stațiile de transport public, infrastructura pentru biciclete, iluminarea nocturnă și scurgerea pluvială.



Figura 4: Străzile din Chișinău sunt focusate exclusive pe transportul motorizat și sunt neprietenoase pietonilor, cicliștilor și transportului public.

De asemenea, practica internațională în proiectarea străzilor demonstrează o atenție specială sporirii securității circulației. Acest fapt se reflectă în aplicarea unor noi parametri ai străzilor dar și a unor elemente structurale inovative și a unor materiale de construcție speciale.

Practica orașelor europene arată că străzile modernizate creează un mediu de circulație mult mai confortabil și sigur, stimulează mersul pe jos și folosirea transportului alternativ, determină fluidizarea traficului și creează o atmosferă urbană atractivă și o imagine a orașului mai plăcută.



Figura 5: Model de design pentru artere urbane majore. Sursa: NACTO

Modernizarea străzilor din Chișinău conform acestor principii ar presupune măsuri precum: redimensionarea trotuarelor și carosabilului, amenajarea buzunarelor de parcare în paralel cu strada, crearea pistelor pentru biciclete, amenajarea benzilor dedicate transportului public, renovarea liniilor verzi, eliminarea obstacolelor și denivelărilor de pe trotuare, amenajarea trecerilor pietonale denivelate, modernizarea iluminatului stradal și a scurgerilor pluviale.



Figura 6: Model de design al străzilor secundare. Sursa: NACTO

Deși aceste măsuri ar fi mai costisitoare decât o reparație capitală cu păstrarea parametrilor existenți, investițiile făcute s-ar recupera în timp din contul creșterii prețurilor imobilelor din preajmă, creșterii fluxului pietonal și dezvoltării afacerilor amplasate în clădirile situate de-a lungul străzilor. În plus, renovarea calitativă a străzilor și asigurarea unei întrețineri anuale ar însemna eliminarea necesității de reparații curente și mijlocii pentru o perioadă de cel puțin 10 ani. Nu în ultimul rând, ar reduce numărul de accidente rutiere, ar reduce costurile întreținerii și reparațiilor curente și ar aduce economii considerabile automobilistilor (din contul reparației și înlocuirii pieselor care se deteriorează rapid din cauza carosabilului prost,).

De la investiții în gropi la investiții în mobilitate

Practicile moderne de planificare urbană arată că planificarea dezvoltării, reparației și întreținerii drumurilor urbane trebuie să fie abordată prin prisma conceptului de mobilitate urbană.

Mobilitatea urbană presupune satisfacerea necesității oamenilor de a se deplasa prin oraș și în împrejurimile acestuia. Iar străzile urbane reprezintă mediul și instrumentul principal pentru asigurarea mobilității urbane. Însă rolul lor nu se reduce doar la susținerea traficului motorizat. Ele trebuie să asigure dezvoltare echilibrată a tuturor modalităților de transport relevante și să determine schimbarea spre modalități de transport mai curate și mai durabile.

O mare parte a circulației în oraș o constituie deplasările de distanță scurtă și medie (1-3 km) iar structura și calitatea străzilor trebuie să fie prietenoase și confortabile pentru acoperirea acestor distanțe pe jos sau cu bicicleta. Aceste mijloace de deplasare ar putea prelua o parte considerabilă din deplasările realizate cu automobilul și ar putea reduce presiunea pe infrastructura rutieră. Ceea ce înseamnă, din nou, economii la buget și o durabilitate mai mare a carosabilului.

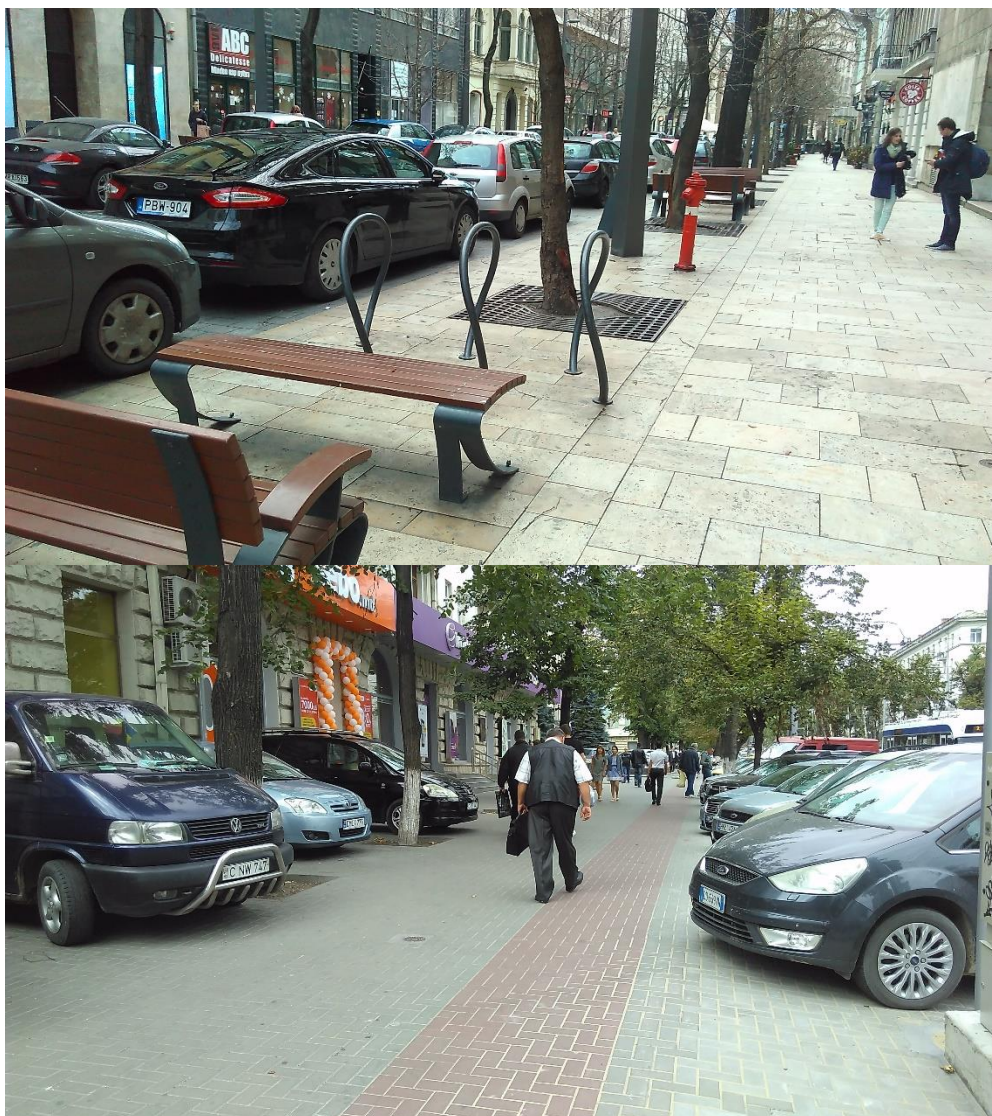


Figura 7: Organizarea infrastructurii pietonale și amenajarea parcărilor. sus: Budapesta, jos: Chișinău.

Prin urmare, reparația și întreținerea străzilor nu trebuie să se limiteze la infrastructura rutieră (carosabil, pasaje, intersecții, semafoare, parcuri) ci trebuie să aibă în vedere întregul spectru de necesități de mobilitate, în special infrastructura pietonală, infrastructura de transport public și infrastructura pentru biciclete.

Pentru a realiza o astfel de modernizare a străzilor din Chișinău este nevoie de o planificare strategică a sistemului de reparație capitală a drumurilor municipale și de eliminarea practicii de reparație curentă haotică a străzilor.

Concluzii și recomandări

În acest sens, pentru realizarea planificării strategice sunt câteva elemente necesare:

1. Elaborarea unui **Plan de Mobilitate Urbană Durabilă** a mun. Chișinău cu prevederea detaliată a rolului și funcției străzilor din Chișinău.
2. Elaborarea unui **Ghid de design al străzilor din mun. Chișinău**, în baza recomandărilor și practicilor din orașele și țările dezvoltate, care să fie adoptat de către Consiliul Municipal în calitate de document de bază pentru orice lucrări de reparație capitală și modernizare a străzilor și drumurilor din municipiu.
3. Evaluarea exhaustivă a stării tehnice a fiecărei străzi din oraș și evaluarea necesităților și costurile de modernizare pentru fiecare stradă. Fiecare stradă trebuie să dispună de o fișă tehnică de evidență a stării, lucrărilor efectuate, rezultatelor inspecției periodice a stării acesteia.
4. Crearea unui buget dedicat modernizării străzilor din Chișinău și identificarea surselor posibile de co-finanțare din afara bugetului municipal. Planificarea multianuală eficientă a investițiilor capitale și curente în infrastructura rutieră și pietonală.
5. Asigurarea transparenței maxime a procesului de întreținere, reparație și modernizare a drumurilor și asigurarea auditului extern constant a bugetelor alocate pentru acest proces.

În cazul unei astfel de abordări, situația în domeniul calității și confortului străzilor din oraș se poate îmbunătăți radical. Un program municipal complex de modernizare a străzilor ar justifica atât mărirea taxelor locale cât și solicitarea unor alocări mai mari din bugetul de stat, dat fiind faptul că Chișinău este oraș-capitală și concentrează peste 1/3 din numărul de automobile înregistrate în țară și mai mult de ¼ din populația RM.

Creșterea investițiilor în infrastructura stradală din municipiu ar mări considerabil și atractivitatea acestei piețe pentru investitorii privați, inclusiv din afara țării, fapt confirmat de un studiu realizat de IDIS Viitorul încă în 2008⁸.

Concluzionând cele expuse, putem spune că starea actuală a infrastructurii drumurilor din Chișinău impune schimbarea paradigmei de administrare a acestui domeniu. Continuarea abordărilor și practicilor actuale în întreținerea și repararea drumurilor urbane este inefficientă și lipsită de sens.

Cert este că actualul nivel de finanțare nu va permite autorităților municipale să aplice noua viziune în acest domeniu. Distribuirea veniturilor bugetare cu accent pe Bugetul Public Național nu permite Primăriei și CMC să asigure echilibrul necesar între reparațiile capitale, periodice și

⁸ http://viitorul.org/files/library/Politici%20Publice_Industria%20infrastructurii%20rutiere.pdf

curente. Programul municipal Chișinău pentru reparația și întreținerea infrastructurii rutiere anul 2018⁹ presupune cheltuieli de peste 380 milioane lei.

Dintre acestea doar 107 milioane au fost dedicate reparațiilor capitale (56 milioane fiind din împrumutul acordat de BERD/BEI). Chiar și așa – două obiective care urmau să fie realizate conform Programului din fonduri proprii – reparația străzii Ion Creangă și construcția unui sens giratoriu la intersecția străzilor Studenților și Calea Orheiului așa și nu au fost începute. La al doilea obiective chiar s-a renunțat prin rectificarea bugetului.

Chiar și așa, raportul dintre investiții capitale (în drumuri, semafoare noi, iluminare etc.) și întreținere/reparații curente este de cca 128 milioane (deocamdată valorificate mai puțin de jumătate) la 221 milioane ("plombări", achitarea energiei electrice pentru iluminare publică, reparația curentă a semafoarelor și iluminării, înlocuirea corpurilor vechi de iluminare etc.). Acest raport reflectă un dezechilibru evident. Acest dezechilibru este rezultat al lipsei unei politici publice locale în domeniul infrastructurii rutiere și pietonale. Dacă lucrurile nu se vor schimba vom avea drumuri și trotuare tot mai proaste an după an și cheltuielile tot mai mari pentru reparații curente și întreținere, accidente mai multe, ambuteiaje mai mari, cheltuieli tot mai mari pentru reparația și întreținerea mijloacelor de transport, emisii mai mari și stare ecologică mai proastă în Chișinău.

Pentru îmbunătățirea situației subliniem, în primul rând, necesitatea planificării strategice în domeniul construcției capitale și modernizării a drumurilor și străzilor în municipiul Chișinău. Iar această planificare strategică trebuie să aibă la bază scopul modernizării străzilor din oraș, reieșind din necesitățile reale de mobilitate urbană și conform principiilor de planificare urbană focusate pe accesibilitate și calitatea vieții, durabilitate, viabilitate economică, echitate socială, sănătate și calitatea mediului. În al doilea rând necesită să fie identificate surse suplimentare pentru finanțare eficientă a domeniului.

⁹ <https://www.chisinau.md/public/files/Program-municipal05b21.pdf>